

# REGLEMENTATION PARTICULIERE, CONSIGNES GENERALES DE L'AERODROME DE CHALONS-ECURY

## I- GENERALITES.

L'ACVV installée sur l'aérodrome d'Ecury depuis 1979, est autorisée par la DGAC représentée par le District Aéronautique de Champagne, à exercer son activité de vol à voile.

Le président et le Chef Pilote de l'Association sont responsables de la discipline et la sécurité.

## II- IMPLANTATION.

La bande gazonnée 04/22 de 1500m sur 150m est partagée en deux, longitudinalement et balisée en conséquence.

Les planeurs utilisent la partie Sud-Est de 1500m sur 80m. Les avions, la partie Nord-Ouest (côté installations) de 1500m sur 70m.

L'ancienne piste 13/31 est interdite d'utilisation sauf en cas d'urgence.

## III- MISE EN ŒUVRE. CIRCULATION AU SOL.

Pour la mise en piste, les planeurs seront remorqués par un véhicule de piste de l'association, muni d'un dispositif de signalisation réglementaire.

### Les parcours seront obligatoirement les suivants :

#### a) Circulation au sol :

A tout moment, les véhicules de service devant se déplacer sur la plate-forme emprunteront les itinéraires définis.

Toute circulation de véhicule privé est rigoureusement interdite sur la totalité de l'emprise de l'aérodrome.

De même, la circulation des véhicules de service (voitures, tracteurs ou treuil) est interdite sur les chemins longeant l'aérodrome.

#### b) En cas de treuillage et stockage des planeurs en bout de piste :

Les planeurs partiront des hangars et emprunteront les taxiways. Ils traverseront en amont des V au seuil de la piste utilisée après que le conducteur du véhicule tracteur se soit assuré qu'aucun aéronef ne soit en finale, aligné sur la piste ou en cours de décollage.

Le même circuit et la même procédure seront utilisés pour la rentrée aux hangars.

#### c) En cas de « remorquage » et stockage des planeurs et remorqueurs sur l'ancienne piste 13/31.

Les véhicules de service et planeurs emprunteront le taxiway et traverseront la piste 04/22 à hauteur de son intersection avec l'ancienne piste 13/31.

La sécurité pour traverser sera assurée de la même façon et avec le même sérieux.

#### d) Mise en piste du treuil :

Selon la piste en service, le treuil sera tracté à son emplacement en contournant pistes, voies de circulation et parking, sans circuler pour autant sur les chemins ou route riverains.

## IV- STATIONNEMENTS.

Les lieux de stationnement des planeurs seront différents selon les modes de lancement utilisés.

#### a) Treuillage seul « & » Treuillage + Remorquage :

Les planeurs et remorqueurs seront stockés, en attente, en extrémité de piste, derrière les V, alignés en épi, vent  $\frac{3}{4}$  arrière et en bordure du chemin longeant la piste sur la rive Sud-Est.

Ils empiéteront le moins possible sur la piste et ne déborderont pas pour autant sur le chemin.

#### b) Remorquage « seul » :

##### Décollage en piste 22 :

Les planeurs et remorqueurs seront stationnés sur l'ancienne piste 13/31, à 30m minimum de son intersection avec la piste 04/22, en remontant vers le Sud-Est.

##### Décollage en piste 04 :

Voir procédure paragraphe IV -a) ci-dessus.

#### c) Dans tous les cas :

Aucune voiture particulière ne pourra stationner sur l'emprise de l'aérodrome.

Ces voitures, dans la mesure du possible, stationneront sur la rive « piste » du chemin, en épi, le plus loin possible du point de décollage (Starter) en se décalant vers les seuils de pistes.

Les pilotes de l'Association éviteront ce stationnement et laisseront leur voiture au parking du club.

## V- CIRCUITS D'AERODROME.

Le tour de piste planeur s'inscrit à l'intérieur du tour de piste avion, sur la rive Sud-Est de l'aérodrome.

Au décollage (remorquage), les dégagements se font par un léger virage vers le sud afin d'éviter le survol des agglomérations

L'intégration des planeurs dans le circuit, pour l'atterrissage, se fait en contournant l'aérodrome. En aucun cas les pistes ne seront survolées à moins de 600m d'altitude quand l'activité treuillage est en cours. Un message radio sera transmis par le pilote ne pouvant respecter cette obligation.

L'intégration en début de branche vent arrière, doit se faire à une hauteur de 250m. Le dernier virage à 100m minimum.

Le survol, en branche vent arrière, de la zone où se déroule l'activité de vol des modèles réduits radiocommandés est vivement déconseillé.

Les P.T.U., les approches par la rive Nord-Ouest de l'aérodrome, les approches directes, les atterrissages à contre Q.F.U, sont prohibés, en dehors des cas de force majeure, et peuvent constituer une infraction.

# REGLEMENTATION PARTICULIERE, CONSIGNES GENERALES DE L'AERODROME DE CHALONS-ECURY

Les pilotes éviteront donc d'être contraints d'utiliser ces procédures, en réglant leur vol de façon à débiter leurs différentes phases d'approche à une hauteur appropriée rappelée ci dessus.

## VI- RADIO.

Un minimum de procédures radio sera pratiqué par les planeurs disposant de poste VHF.

Le trafic se fera sur la fréquence commune Avion-Planeur (118.97 Mhz) pour toute activité se déroulant en dessous de 500m.

Au delà, en vol local ou en circuit, le trafic radio « vol à voile » s'effectuera sur la fréquence attribuée à notre association (122.65 Mhz).

Le remorqueur prend contact avec le planeur qu'il s'apprête à remorquer. Il annonce son décollage ainsi que son retour, en branche vent arrière.

Les planeurs s'annoncent obligatoirement quand ils se trouvent en vent arrière et effectuent leurs procédures d'approche.

En situation anormale, critique, ou risquant de présenter un danger (retour bas par exemple), le pilote signale à la radio sa position et ses intentions.

Il doit suivre impérativement les indications du Chef Pilote, d'un instructeur (ou du responsable de piste) si nécessaire.

Le but de ce minimum de procédures est de signaler et de faire connaître sa position aux autres usagers et ainsi d'éviter les collisions, en l'air comme au sol.

A l'inverse, il est recommandé aux pilotes de ne pas encombrer la fréquence par de vains bavardages.

## VII- DECOLLAGES-ATTERRISSAGES.

Les décollages ont toujours lieu rive Sud-Est. Conformément à la carte VAC de l'aérodrome.

Au treuil comme au remorqueur, le décollage simultané avec un avion en parallèle est interdit. Le planeur ne pourra partir que lorsque la piste sera libre et si aucun aéronef ne se trouve en finale.

A l'atterrissage, le survol des chemins bordant les extrémités de piste se fera à 15m de hauteur au minimum, évitant ainsi une collision éventuelle avec un véhicule circulant sur ces chemins. Pour cette raison, le touché avant les V est rigoureusement interdit.

Excepté « l'aide du pilote » tenant l'aile du planeur (côté intérieur piste avions), le responsable de piste, le planchiste et les pilotes en attente, se tiendront toujours en bordure Sud-Est de la piste.

En cas d'atterrissages successifs rapprochés, ceux-ci se feront, d'abord le plus près possible de la rive Sud-Est, et se décaleront, ensuite, vers la piste avion.

Le changement d'axe après l'atterrissage est strictement interdit. Seul le dégagement à la fin du roulage vers le taxiway sera toléré en cas d'atterrissage sur la piste avion.

Un planeur posé devra être dégagé le plus vite possible de l'axe de piste.

## VIII- CONSIGNES DE TREUILLAGE.

### a) Implantation

Le treuil sera implanté en bout de bande, au milieu du seuil de piste planeur, dans les conditions prévues par les paragraphes précédents.

Le tracteur tirant les câbles rejoindra et longera ensuite la rive Sud-Est jusqu'au point de départ des planeurs (le starter, matérialisé par le véhicule de piste).

Il reviendra ensuite vers le treuil à une allure modérée et stationnera à ses côtés, en empruntant le même itinéraire.

En aucun cas, il n'empruntera le chemin rural, et le conducteur sera seul à bord (sauf besoin de service).

### b) Communications.

La liaison radio est obligatoire entre le treuil, le planeur et le responsable de piste. Le treuil et le responsable de piste sont équipés d'un poste VHF, pouvant recevoir et émettre sur les fréquences utilisées par l'association.

### c) Responsabilité.

L'activité de treuillage est placée sous la surveillance d'un responsable de piste.

Aucun treuillage ne peut être entrepris en l'absence de ce responsable.

Le pilote du planeur treuillé conserve ses responsabilités de commandant de bord.

### d) Conditions et déroulement des vols

Conditions météo minimales pour entreprendre une treuillée :

- visibilité horizontale : 4km
- plafond : supérieur à la hauteur de largage.

Le responsable de piste en accord avec « l'aide du pilote » s'assure, avant d'autoriser la treuillée :

- Qu'il n'y a pas d'interférence, ni d'erreur possible entre le planeur treuillé, le treuil et d'autres aéronefs en vol ou au sol
- Qu'il n'y a pas d'aéronef en finale sur la bande Avion-Planeur.
- Qu'aucun avion ne pénètre sur la piste et ne s'apprête à décoller.

En cas d'avion au point de décollage, il peut prendre contact avec lui pour se mettre d'accord sur la chronologie des départs. Si le contact ne peut s'établir, les ailes horizontales du planeur signifient un départ imminent.

Il s'assure également qu'aucun aéronef, avec ou sans radio n'est susceptible de survoler l'aérodrome pendant la treuillée.

# REGLEMENTATION PARTICULIERE, CONSIGNES GENERALES DE L'AERODROME DE CHALONS-ECURY

## IX- PROCEDURE PRATIQUE DE TREUILLAGE.

Exemple : ASK 21.

- Avant le premier vol :
  - \* Visite prévol
  - \* Essai radio
- Planeur aligné, au niveau des V, pilote prêt :
  - \* Essai de largage (automatique et manuel).
  - \* Check-list (CRIS).
  - \* Ultime vérification de la cabine et du verrouillage des verrières.
  - \* Approche : rien en finale, aligné ou au décollage, ou risquant de survoler les pistes.
  - \* Abords : dégagés, aucun obstacle devant (tracteur, véhicules, ou autre personne).
  - \* Accrochage du câble.
  - \* Ailes horizontales. (les décollages ailes basses sont à exclure)
  - \* Procédure radio :

Planeur : « *Le treuil, tu peux tendre pour un ASK 21* ».

Treuil : « *Ici le treuil, je tends pour un ASK 21* ». « *Châlons-Ecurey, attention treuillage de planeur immédiat vers 2000 ft (QNH) sur la 04/22* ».

- Câble tendu.

Planeur : « *Tendu* ».

Treuil : « *début de treuillée* »

- \* Roulage jusqu'à la vitesse de rotation.
- \* Décollage, léger palier ascendant.
- \* Assiette de montée appliquée progressivement et en souplesse.

Si la vitesse est incorrecte, l'annoncer immédiatement à la radio.

Sans radio ou panne de celle-ci :

- Vitesse trop faible : battements de dérive, et si persistance, rendre la main.
- Vitesse trop rapide : battement d'ailerons.

Par vent traversier : corriger la dérive tout de suite si nécessaire et dès que possible. Le treuil signale le sens de correction éventuellement à appliquer, jusqu'au retour dans l'axe. Le largage doit avoir lieu sur cet axe, de façon à ce que le câble et le parachute tombent sur la piste, face au treuil.

- \* En fin de treuillée, le treuil ralentit. Le planeur reprend progressivement son assiette de référence et largue automatiquement (manuellement si nécessaire). Pas de message radio.
- \* En cas de casse de câble ou de largage intempestif, le pilote, après avoir repris son assiette de vol, actionne la poignée de largage pour la sécurité et annonce « *ASK 21 largué* », puis, :
  - à moins de 150m de hauteur : atterrissage plein A.F. dans l'axe.
  - à plus de 150m : P.T.L. basse altitude et annonce radio sur les intentions du pilote.

\* Procédure d'urgence : « *Treuil stop !* ».

\*

## X- LE RESPONSABLE DE PISTE.

### a) Généralités.

La fonction du responsable de piste est imposée par les autorités aéronautiques, pour l'activité treuillage.

Le Conseil d'Administration et le Chef Pilote fixent les critères et qualifications nécessaires pour tenir ce poste, qui devient obligatoire pour tous les pilotes désignés.

Une liste et un tour révisable au cours de la saison est établi en début d'année.

La défaillance volontaire d'un pilote désigné peut entraîner des sanctions définies par le Conseil d'Administration.

**L'autorité du responsable de piste est incontestable pendant la durée des vols et tous les pilotes devront la respecter et s'y soumettre.**

### a) Rôle et responsabilité.

Le responsable de piste :

- Arrive de bonne heure le matin, sur le terrain.
- Assiste au briefing.
- Reçoit la liste et les consignes pour les vols de la journée, du Chef Pilote ou des instructeurs, ou éventuellement et en leur absence, des dirigeants du Club.
- S'assure auprès des instructeurs de la mise à jour du tableau des qualifications Pilotes/Machines. Ce tableau est placé dans la planche de vols et peut être consulté en piste.
- Présent à l'ouverture des portes, il dirige la sortie des machines et de leur mise en piste en s'assurant du respect des itinéraires, de leur stockage aux emplacements prévus, en application des conditions de sécurité (vent  $\frac{3}{4}$  arrière, lestage des ailes etc...).
- Vérifie la mise en place des batteries, des parachutes, de la planche de vol, de la station radio, des carnets de route et des divers enregistreurs.
- S'assure avant le premier vol, du bon état des câbles : de remorquage et de la liaison planeur/parachute des câbles de treuillage.

En piste, pendant les vols :

- Il assure l'écoute radio permanente, à partir de la station V.H.F. portable, dont il est le seul utilisateur.
- Il représente le Chef Pilote, en son absence et en l'absence d'instructeur.
- Il fait appliquer les consignes définies au briefing : ordre de passage des élèves en école, des brevetés sur les monoplaces, précise la nature des vols, la durée. A titre exceptionnel, il peut désigner des dépanneurs pour les pilotes qui ont atterri en campagne.

-  
-  
-

# REGLEMENTATION PARTICULIERE, CONSIGNES GENERALES DE L'AERODROME DE CHALONS-ECURY

- Il veille à l'application des consignes de treuillage à savoir en résumé : liaison radio treuil/planeur, surveillance des aéronefs et des autres mouvements aux abords de la piste, de l'ordre de départ des treuillages.
- Il ordonne le dégagement immédiat et le stockage correct des planeurs qui se posent.
- Il veille à la sécurité des vols en faisant circuler ou reculer les visiteurs trop envahissants, en surveillant le stationnement correct des voitures, en évitant la traversée des pistes par les piétons.
- Il nomme un responsable de la tenue de la planche de vols qui peut l'aider à l'accueil, au paiement, à l'enregistrement et aux passages des vols d'initiation.
- Il organise le tour de rôle et le remplacement des treuilleurs, conducteurs de tracteurs et de véhicule de piste.

Pour cela, les documents officiels sont à sa disposition et peuvent être consultés à tout moment.

Chef Pilote, instructeurs et dirigeants sont également à la disposition de tous et peuvent fournir toutes explications et éclaircissements souhaités.

## A la fin des vols :

- Il organise le retour des planeurs aux hangars selon les itinéraires réglementaires.
- Il supervise le nettoyage des planeurs, le housage de ceux-ci, les rangements divers (batteries, planche de vols, enregistreurs de vol, radio sol etc...).
- Il s'assure de la fermeture des portes.
- Il rend compte de l'activité de la journée et éventuellement des anomalies au Chef Pilote et/ou aux responsables du club.
- Il vérifie la bonne tenue des carnets de route des aéronefs.

## **b) Remplacement.**

Il est possible qu'au cours de la journée, le responsable de piste soit obligé de s'absenter (cas de force majeure ou toute autre raison). Dans ce cas, avant de quitter la piste, il devra s'assurer de son remplacement par une autre personne figurant sur la liste des responsables désignés.

En aucun cas, le remplaçant ne pourra se faire remplacer à son tour, sinon par le titulaire qui reprendrait sa place.

En tout état de cause, cette procédure doit rester exceptionnelle.

De même, un responsable inscrit au planning, pour une date donnée, et empêché, doit assurer lui-même son remplacement, en échangeant son tour avec un autre responsable de piste.

## **XI- LA REGLEMENTATION OFFICIELLE.**

Cette brochure, distribuée à chaque pilote, résume, le plus fidèlement possible les règles de l'air et consignes notifiées par l'Autorité Aéronautique à notre association.

Même additionnée de quelques consignes internes au club, elle n'a pas la prétention de reproduire toute la réglementation de la circulation aérienne et des règles de l'air que chaque pilote se doit de connaître et d'appliquer.

Chacun veillera donc à étudier la Réglementation Générale et à maintenir son niveau de compétence.